

Nr. 200. Bromberg, den 4. September. 1934

Am Höhensteuer für Deutschland.

Von Leo Hellbach.

(1. Fortsetzung.) ——— (Nachdruck verboten.)

Zwei Stunden im Höllenrachen.

„L. 22" war wieder einmal unterwegs nach England. Mit uns zog noch eine stattliche Anzahl Luftschiffe, jedes mit bestimmtem Ziel. Unser Angriffsbefehl galt Norwich-Yarmouth. Schon hinter Doggerbank wurden wir von Seestreitkräften heftig beschossen. Beim Anfahren der Küste setzte immer stärkeres Abwehrfeuer ein, hauptsächlich Brandgeschosse sowie zahlreiche Scheinwerfer. Auf der Plattform oben auf dem Schiff befand sich mein Kamerad Wennemuth als Fliegerwache an den Maschinengewehren. Plötzlich klingelte er von oben an und meldete durch das Sprachrohr dem Kommandanten, die Geschoßsalven lägen so dicht am Schiff, daß wir wohl nicht durchkommen würden. Der Höhenmesser zeigte 3200 Meter. Der Kommandant schickte mich auf die Plattform, um Meldung zu geben, wie die Steuerung nach Lage der Geschoßgarben gehandhabt werden sollte.

Ich kletterte durch den engen, zwölf Meter hohen Schacht auf die Plattform. Hier saß mein Kamerad hinter dem Schutzkleid (Vorrichtung zur Abhaltung des Fahrtwindes) und schaute auf die über ihn hinweigsausenden hellroten Geschosse. Als er mich auftauchen sah, sagte er zu mir: „Hellbach, ich glaube, das ist unsere letzte Fahrt, hier kommen wir nicht durch." Ich sah genug, sprach gar nichts, dachte mir aber dasselbe.

Dieses Feuerwerk zu beschreiben, ist einfach unmöglich. Die Brandgeschosse lagen kaum fünf Meter seitwärts und über dem Schiff. Man hörte trotz des Fahrtwindes ihr unheimliches Zischen. Der Engländer hatte sich eingeschossen. Ich meldete: 100 Meter tiefer gehen! Geschosse liegen dicht über dem Schiff". Sofort senkte sich das Schiff, die Explosionen lagen höher über uns und auch seitwärts weiter entfernt. Man konnte aufatmen.

Aber keine zwei Minuten, da hatten uns acht bis zehn Scheinwerfer wieder gefaßt, und die Glühwürmer sausten wieder in ganz gefährlicher Nähe. Unheimlich sah es aus, wenn man die Brandgeschosse von unten ankommen sah. Erst weiß-, dann rotglühend, zischten sie hoch wie Raketen und umschwirrten das Schiff. Nerven von Stahl und Eisen mußten dabei zermürbt werden. Aber nur um Himmelswillen die Ruhe nicht verlieren! „Noch 100 Meter tiefer. 10 Grad Backbord!" schrie ich durch das Sprachrohr in die Führergondel. Sofort wurde das Manöver ausgeführt, und bald zeigte sich der Erfolg. Die Geschoßsalven lagen weiter rechts und viel höher als wir. Eine Dunstschicht nahm uns für Sekunden auf. Die Scheinwerfer suchten vergebens, wir waren dem Sperrfeuer entronnen.

Jetzt wieder Kurs auf unser Ziel. Ich blieb auf der Plattform. Um 11 Uhr steuerten wir Norwich an und waren wieder von Brandgeschossen und Scheinwerfern eingeschlossen. Um 11.20 Uhr fiel die erste Bombe, 300 Kilogramm, zwei mächtige Scheinwerfer erloschen, wir mußten sie getroffen oder durch den Luftdruck unserer Bomben außer Tätigkeit gesetzt haben. Um 12 Uhr war der Angriff, bei dem 2400 Kilogramm Bomben geworfen wurden, vorbei. Auf der Heimfahrt hielten wir uns nordöstlich, um nicht wieder in den Hexenkessel an der Küste zu kommen.

Fliegergefecht in 3000 Meter Höhe.

Am 8. August 1916 überfuhren wir die englische Küste in heftigstem Sperrfeuer. Die Hochöfen von Middlesborough sahen wir schon von weitem leuchten. Wir nahmen sofort Kurs auf sie, Bombe auf Bombe sauste nach unten. Der Erfolg war erstaunlich. Die Hochöfen barsten auseinander; das flüssige Eisen sah man in hellroten Bächen auslaufen. Nun noch über die Benzolfabriken, immer im schärfsten Feuer der Granaten und Brandgeschosse! Um 11.40 Uhr war der Angriff beendet, wir steuerten ostwärts, diesmal nicht beschossen und auch nicht beleuchtet. Wir freuten uns schon, als plötzlich Flieger an Steuerbord gemeldet wurden.

Wirklich, durch unsere scharfen Nachtgläser entdeckten wir etwa 1000 Meter rechts von uns und etwa 500 Meter tiefer zwei feindliche Doppeldecker, die sich langsam höher schraubten und uns folgten. Deshalb kein Schießen und Leuchten! Sofort warf ich den letzten Wasserballast, den ich zur Landung aufheben wollte, und ging auf die größte Höhe, die wir erreichen konnten, 3800 Meter.

Alle vier Maschinengewehre wurden besetzt, zwei auf der Plattform, je eins in der Führer- und hinteren Gondel. Die Flieger kamen langsam näher und eröffneten das Feuer. Aus beiden Gondeln wurden sie von uns beschossen, von der Plattform war es noch nicht möglich, da sie sich noch nicht in gleicher Höhe befanden, was für uns ein Glück war. Die Flieger verfolgten uns noch etwa 30 Seemeilen, dann ließen sie von uns ab. Als der Segelmacher am nächsten Morgen nach der Landung das Schiff in der Halle absuchte, fand er 16 Löcher in der Hülle und in den Gaszellen. — Wir hatten wieder einmal fabelhaftes Glück. 1917 besaßen die englischen Flieger Explosivgeschosse, die beim Aufschlagen explodierten. Ihnen fielen mehrere Schiffe zum Opfer.

Luftschiff-Fallen!

Bei einem Angriff 1916 gerieten wir beinahe in eine Luftschiff-Falle. Beim Ansteuern der Küste sahen wir an Land zwei Scheinwerfer, die vollständig bewegungslos im spitzen Winkel zum Himmel standen. „Was soll das wieder bedeuten?" dachten wir und wurden vorsichtig. Wir fuhren in weitem Bogen herum. Plötzlich erloschen beide Scheinwerfer wie auf Kommando, und es setzte ein solches Feuer mit Granaten und Brandgeschossen ein, daß man glaubte, die Hölle wäre los. Doch lagen die Schüsse alle etwa 100 Meter zu tief, nur wenige erreichten unsere Höhe. Was war das?

Wir kamen zu folgender Annahme, die wohl auch die richtige gewesen sein wird, weil andere Schiffe dasselbe Er-

lebnis hatten: Durch die im spitzen Winkel stehenden Scheinwerfer war der an sich klare Nachthimmel noch heller, und man konnte das anfahrende Luftschiff von unten gut sehen. War nun die Höhe des Luftschiffes mit dem Schnittpunkt beider Lichtkegel ungefähr gleich, so brauchte man nur mit einem Instrument die Höhe des Winkels zu bestimmen und hatte dann auch die Höhe des Luftschiffes.

Aufklärungsfahrten — Skagerrakschlacht.

Oft wurde ich auf Urlaub gefragt: „Wie oft waren Sie schon über England?" — „Was machen denn unsere Luftschiffe in der übrigen Zeit, da habt Ihr wohl ein faules Leben!" Diese Unkenntnis war zu verzeihen, denn von der stillen, aber überaus aufreibenden Tätigkeit der Aufklärungsfahrten, der Sicherungsfahrten für die Minensuchboote und vielen Sonderunternehmungen konnte man ja nichts in den Zeitungen lesen.

Die interessantesten Aufklärungsfahrten waren wohl die während des verschärften U-Bootkrieges. Die Nordsee, die doch in Friedenszeiten das belebteste Bild bot und auch bis zum verschärften U-Bootkrieg immer noch etwas Verkehr hatte, lag wie ausgestorben. Nur ab und zu sah man einen neutralen Dampfer, oder einen, der wenigstens neutral sein wollte. Auf beiden Seiten hatten diese Schiffe ihre Flagge weithin sichtbar aufgemalt, ebenso am Heck und am Bug; um ja unseren U-Booten schon von weitem erkennbar zu sein. Nahten wir uns einem solchen Schiff, so schwenkte man noch eine große Flagge in der Luft und manchmal rief man uns durch das Sprachrohr etwas zu, was wir natürlich nicht verstehen konnten.

Unsere Aufgabe war es ja auch nicht, etwa Schiffe anzuhalten oder zu untersuchen, das hätte unter Umständen für uns ein böses Ende nehmen können. Wir gaben nur Funkspruch an das nächste, im Sperrgebiet befindliche U-Boot, das sich dann eingehend mit Nationalität, Ladung usw. beschäftigen konnte. Zu diesem Zwecke gab es Geheim-Karten. Darauf war die Nordsee in Quadrate eingeteilt. Sichteten wir nun ein Schiff, so brauchten wir nur zu funken, „feindlicher Kreuzer im Quadrat X."

Aufklärungsfahrten von 30 Stunden waren keine Seltenheit. Oft sah man traurige Bilder in der Nordsee. Da einen Dampfer, von dem nur noch Schornstein und Masten aus dem Wasser ragten, dort einen Segler als Wrack treibend. — Die Arbeit unserer U-Boote. Es war ja Krieg.

Mit „L 42" erlebten wir bei der Fernaufklärung eine brenzlige Situation. Wir waren auf dem Heimwege in der Nähe von Terschellingbank in 1000 Meter Höhe, und es fing langsam an zu dämmern. Plötzlich näherte sich von hinten ein englisches Flugboot. Von der Führergondel sowie von der Plattform konnten wir nicht nach hinten schießen. Es kam also nur das Maschinengewehr in der hinteren Gondel in Frage, und das wäre in dieser Situation herzlich wenig gewesen, wenn „L 42" nicht noch eine Überraschung gehabt hätte. Wir hatten nämlich als einziges Marineluftschiff am Heck unseres Schiffes eine kleine Plattform zum Ein- und Auslassen mit einem darauf befindlichen Maschinengewehr. Es war dies die Idee unseres Kommandanten, die durch einen Kameraden unserer Besatzung, im Zivilberuf Ingenieur, aufs beste ausgeführt worden war. Die Plattform wurde sofort ausgelassen, und der Führer der Flugbootes mag nicht wenig erstaunt gewesen sein, vom hintersten Ende des Schiffes ein wohlgezieltes Feuer zu erhalten. Nach hartem Gefecht setzte das Feuer des Flugbootes aus; es drehte ab und ging im Gleitflug nieder. Unsere von anderen Luftschiffbesatzungen so oft mitleidig belächelte, mit dem Spottnamen „versenkbare Kanone" belegte Erfindung hatte sich glänzend bewährt und uns vielleicht das Leben gerettet.

Eine für mich zeitlebens denkwürdige Aufklärungsfahrt bleibt die mit „L. 22" vom 31. Mai zum 1. Juni 1916, dem Tage der Seeschlacht am Skagerrak.

Wir waren von einer längeren Aufklärungsfahrt zurückgekommen und dachten, zumal das Wetter für Luftschiffe gerade nicht günstig war, nun einige Tage Ruhe zu haben. Aber die Besatzung denkt, und der F. d. L. befiehlt.

Wir erhielten plötzlich den Funkspruch, der ungefähr lautete: „L. 22 unter allen Umständen sofort auslaufen, West bis Nord". Was ist hier los? fragten wir uns alle. Jedenfalls ganz dicke Luft! In noch nicht fünf Minuten waren wir im Lederzeug, dann in der Halle. Wir lagen damals vorübergehend in Tondern in Schleswig-Holstein (heute leider dänisch). Querwind zur Halle wurde mit etwa 8 bis 10 Metern in der Sekunde gemessen. Um ein Luftschiff aus der Halle zu bringen, schon etwas mehr als zuviel! Doch der Befehl lautete: „Unter allen Umständen". Also alle verfügbaren Mannschaften alarmieren! Schreiber, Köche, Burschen, Ordonanzen wurden mobil gemacht. „Die Besatzung in das Schiff;" — „Abwiegen vorn!" — „Abwiegen achtern!" Der Windmesser vor der Halle ruft immer noch 8 bis 9 Sekundenmeter.

„Alle Leinen einscheren!" — „Doppelte Laufkatzen anbringen!" — „Die Mannschaften eisern festhalten!" — „Backbord und Steuerbord Seitenpropeller äußerste Kraft!" — „Luftschiff Marsch, Marsch!" So sausten wir aus der Halle. Ein wahrhaft glänzendes Manöver, mit trefflich eingeschulten Leuten. Auf dem Platz das Schiff in den Wind einschweben lassen, das Kommando „Hoch", und sofort ging es mit äußerster Kraft und westlichem Kurs über die Nordsee. Es war gegen 5 Uhr nachmittags.

Was wird los sein? Der Kommandant wußte nichts und wir noch weniger. Weit und breit nichts zu sehen. Ganz von ferne dumpfes Rollen, Donnern und Aufblitzen. Nun fing es auch bei uns an, langsam zu dämmern. Aber wir durften ja nicht hin, unser Befehl lautete: „Aufklären West bis Nord, in Sicht kommende Seestreitkräfte melden."

Jetzt war uns alles klar, unsere Flotte lag im Kampf mit einem Gegner, dessen Ruhm von Trafalgar bis dahin die Welt in Spannung hielt. Wie wird es enden? Wir fuhren gemäß unserem Befehl, immer dieselbe Strecke. Je weiter wir nördlich kamen, desto lauter wurde der Donner der Geschütze und heller das Aufleuchten der krepierenden Granaten. Wir sichteten den ganzen Abend und auch die Nacht keine feindlichen Streitkräfte. Eine beruhigende Meldung für den Chef unserer Hochseeflotte, Admiral Scheer. Ab und zu fingen wir auch einen Funkspruch über den Verlauf der Schlacht auf. Wir waren stolz. Morgens um 4,10 Uhr sah ich den letzten Schein einer Explosion, es war unsere „Pommern".

Um 5 Uhr morgens erhielten wir den Befehl: „L. 22 über Skagerrak einlaufen!" Da wir bereits wußten, daß eine große Schlacht stattgefunden hatte, so waren wir gespannt darauf, das Schlachtfeld abzufahren. Gegen 7 Uhr sichteten wir zwei englische Kreuzer der „Warspit"-Klasse, stark havariert mit großer Schlagseite. Sie liefen aber noch ziemliche Fahrt und waren von drei Zerstörern eskortiert. Wo waren unsere U-Boote? Um 9 Uhr waren wir im Skagerrak. Die Nordsee ließ uns das grauenhafte Bild, das sich vor wenigen Stunden hier abgespielt hatte, nicht mehr sehen. Hier und da einige treibende Planken, einige Rettungsringe und Schwimmwesten, da und dort eine Leiche, sonst nur noch riesige Ölflecke auf dem Wasserspiegel. Das war das Bild vom 1. Juni 1916 von dem Kampfplatz der größten Seeschlacht aller Zeiten.

Wir haben mit unserem „L. 22" nicht in die Schlacht eingegriffen, was ja auch bei diesem Titanenkampf keinen Ausschlag gegeben hätte, dafür aber den ebenfalls wichtigen Aufklärungsdienst versehen. „L. 22" war als einziges Luftschiff an diesem denkwürdigen Tage draußen.

(Fortsetzung folgt.)

Schicksal im Paternoster.

Skizze von Erich Tüllner.

Die Ehe zwischen Joachim Katter und Lenore Schirrmacher war unter den besten materiellen Verhältnissen geschlossen worden. Hatte schon Lenore ein nennenswertes Vermögen eingebracht, so war die Stellung Joachims als Mitbesitzer der väterlichen Fabrik finanziell und gesellschaftlich schlechthin überragend. Und wenn auch die Liebe, die sie zueinander geführt hatte, weniger eine große Leidenschaft des Blutes war als die gemeinsame Neigung zu eleganten Passionen und repräsentativen Gesellschaften, so schien doch alles aufs beste geordnet zu sein.

Die Hochzeitsferien verbrachte das Paar in Italien. In einer Umgebung, die alle Mühsal des Lebens vergessen machte und alle Sorge von ihnen nahm, erahnten sie die Seligkeit gemeinschaftlicher Ruhe. Als sie heimkamen, übertrugen sie diese innere Gelassenheit auch auf die Geschäfte, die notwendigerweise erledigt werden mußten, und warteten in den Gesellschaften, die sie gaben, unermüdlich mit italienischen Anekdoten und Erlebnissen auf.

Indessen sind die Schatten der Dinge bei hellster Sonne am schwärzesten. Die vollkommene Sorglosigkeit ihres Daseins verleitete die beiden dazu, auch die Sorge für einander gering zu schätzen. Und so nur konnte es geschehen, daß Joachim alle Geschenke für seine Frau durch das Dienstmädchen und Lenore alle Aufmerksamkeiten für ihren Mann durch den Chauffeur besorgen ließ.

Im Grunde langweilten sie sich unausstehlicher, als sie zugaben. Jeder von ihnen hätte auch ohne den andern die Schönheiten dieses Lebens genießen können. Und wenn Joachim das Haus eines reichen Junggesellen und Lenore den Salon einer geistvollen Garçonne geführt hätte, so hätten trotzdem all' ihre Ansichten die gleichen bleiben können.

Eines Tages erkannten sie, daß sie einander nicht brauchten. Eine nichtssagende Meinungsverschiedenheit wuchs unter ihren Händen zu grundsätzlicher Bedeutung an. Und indem sie, jeder von seinem Standpunkt, Recht und Unrecht bis ins Unendliche fortdiskutierten, entfernten sie sich zusehends voneinander.

Wer war gezwungen nachzugeben? Wäre es nicht unverzeihliche Schwäche sich zu beugen — nicht womöglich der Anfang von Tyrannei auf der einen und Unterwerfung auf der anderen Seite? Sie hatten gleich auf gleich geheiratet — müßten sie nicht auch gleich auf gleich leben?

Sie wußten keine Antwort darauf. Ihre Beziehungen zueinander erstarrten in tadelfreien Umgangsformen und mieden die Tiefe des Seelischen. Durchbrach aber einmal ein hartes Wort den Deckel des Vulkans, der in ihnen schlief, so trafen sie einander grausam und unerbittlich bis ins Herz.

Endlich — es waren acht Monate seit ihrer Hochzeit vergangen — wurden sie einig, daß ihre Verbindung ein Fehlgriff gewesen war. Zwar konnten sie nicht sagen, aus welchen Gründen; doch da sie die Unmöglichkeit einsahen, ihre Ehe fortzusetzen, beschlossen sie, gemeinsam den Weg zum Scheidungsgericht anzutreten. — —

Nun saßen sie in einem jener Flure, auf dem sich hundert grüne Türen öffnen und in dessen dumpfer Atmosphäre Männer mit Akten und Briefen wie Götter in einem bureaukratischen Olymp einhergehen. Sie verharrten stumm nebeneinander und warteten, daß ihr Name aufgerufen würde. Und als endlich ein Gerichtsdiener sie aufforderte, einzutreten, folgten sie der rauhen teilnahmslosen Stimme ohne Widerstand.

Der Scheidungsrichter versuchte zu vermitteln. Als er sie fragte, worauf denn die Mißstimmung zwischen ihnen zurückzuführen wäre, wußte keiner von ihnen zu antworten. Denn niemals hatten sie sich darüber Rechenschaft gegeben und niemals daran gedacht, daß sie vielleicht zu sorgenfrei lebten, um einander in der Seele verstehen zu können.

Die Verhandlung war kurz. Sie wünschten nichts, als voneinander gelöst zu werden und zu sein, was sie vorher waren. Und da sie erklärten, daß ihre Abneigung gegenseitig war, hing die Scheidung nur noch von der Erfüllung einiger Formalitäten ab.

Sie verließen den Raum ohne Tränen und jene Szenen der Rührung, die fast immer der Hilflosigkeit entspringen. Joachim ging voran und stieg in den Paternoster, der ihn vom fünften Stock lautlos ins Erdgeschoß bringen sollte. Lenore folgte in der nächsten Zelle.

Langsam und sanft sanken die beiden von Stockwerk zu Stockwerk. Als öffneten die Decken sich, durchfuhren sie in wenigen Sekunden die ganze Höhe des Hauses. „Großartige Erfindung!" sprach Joachim vor sich hin und betrachtete interessiert den Schacht, in dem die Zellen des Fahrstuhls wie Förderkörbe aneinander vorüberglitten.

In diesem Augenblick erhob sich im Getriebe des Paternoster ein Knirschen und Prasseln. Ein Schrei bebte durch das Haus — Holz splitterte wie von Äxten zerhauen — schwer löste die Zelle, in der Lenore stand, sich aus den Halteschienen und stürzte auf Joachim nieder.

Der Paternoster stand. Einen Atemzug lang lag eine unheimliche Stille über dem Ort des Unglücks. Dann aber gellte von neuem der Schrei Lenores durch sechs Stockwerke und rührte alle auf, die über Bücher und Akten gebeugt waren.

Joachim lag eingeklemmt zwischen gespaltenen Holzwänden. Mühsam befreite man ihn und trug ihn in das Krankenzimmer des Gerichts. Lenore aber, die der Schreck stumm gemacht hatte, wankte hinter dem Zuge einher und setzte sich wortlos neben dem Lager des Mannes nieder.

Ein Arzt stellte fest, daß die Verletzungen zwar ernster, keineswegs aber lebensgefährlicher Natur waren. Der Verunglückte konnte nach einer schnellen Operation in seine Wohnung geschafft und der Obhut einer Schwester überlassen werden. Und wenn es auch noch Stunden dauern konnte, eh' er das Bewußtsein wiedererlangte, so war doch kein Grund zu Befürchtungen gegeben. — —

Tag für Tag saß Lenore am Krankenbett Joachims, Nacht für Nacht löste sie die Schwester im Wachen ab. Die schmerzhaften Quetschungen verheilten allmählich, ungebändigt aber blieb der Schreck, der in Joachim haftete und ihn plötzlich erfaßte wie die Wildheit eine gezähmte Bestie.

Je öfter Lenore über die schweißige Stirn des Kranken strich, je inniger sie in seine dunklen, von Schmerzen müden Augen sah, um so deutlicher erkannte sie, daß ihr Leben sich allmählich füllte wie ein Krug am Brunnen. Und bevor sie noch darüber nachzudenken vermochte, fürchtete sie schon, er könnte sie mißverstehen. Denn nun erkannte Lenore, daß die Liebe nicht aus Glück geboren wird, sondern aus den Stunden gemeinsamen Leidens und den Opfern, die man für einander bringt.

Zwei Monate dauert es, bis Joachim zum ersten Male aufstehen konnte. Nach weiteren vierzehn Tagen durfte er den ersten Spaziergang wagen. Und nach drei Monaten saß er zum ersten Male mit Lenore am Ufer des Flusses und hörte den wiegenden Melodien einer Kapelle zu.

„Schön!" sagte er leise und fast ein wenig sentimental.

Lenore nickte. Als sie ihm das Abendessen zurechtmachte, standen ihr Tränen in den Augen. Und wenn es auch gegen alle Regeln verstieß, die sie sich gegeben hatte, fragte sie doch ängstlich: „Und willst du dich noch scheiden lassen?"

„Nein!" lachte Joachim, „du?"

Sie schüttelte den Kopf. Und es war kaum hörbar, daß sie sagte: „Jetzt weiß ich erst, Achim, wie sonderbar das mit der Liebe ist!"

„Der humoristische Schaubudenbesitzer."

Von Walther Röhr.

Ein Buchdrucker wird Journalist.

In den Vereinigten Staaten feiert man gegenwärtig den hundertsten Geburtstag eines Schriftstellers, der in seiner Art vielleicht noch über Mark Twain zu setzen ist. Charles Farrer Browne heißt dieser größte Satiriker seiner Zeit, und in die amerikanische Literaturgeschichte ist er unter dem Pseudonym Artemus Ward eingegangen.

Als unbekannter kleiner Buchdrucker in den Neuengland-Staaten begann Browne seinen Lebensweg. Sein Talent, eine spitze und geistvolle Feder zu führen, blieb nicht lange im Dunkel. Browne machte einen beträchtlichen Sprung nach oben und wurde Journalist. In Cleveland schrieb er für den dortigen "Plain Dealer", und schließlich wurde er Redakteur der Zeitschrift „Vanity Fair".

Während seiner Tätigkeit in Cleveland wurde aus Browne ein Artemus Ward. Unter diesem Decknamen

schrieb der junge Journalist sein Werk, das ihn mit einem Schlage in den Vereinigten Staaten bekannt machte, die „Gedanken eines humoristischen Schaubudenbesitzers“.

Gute siebzig Jahre sind seit dem Erscheinen dieses Buches vergangen, und Amerika lacht noch immer darüber. Aber wie hat es erst damals gelacht. — — —

Die Handlung des Werkes ist die, daß ein Schaubudenbesitzer zur Zeit des Sezessionskrieges mit Menagerie und Wachsfigurenkabinett durch die Staaten der Union zieht und sich überall in mehr oder minder drastischer Weise mit den lokalen und allgemeinen amerikanischen Verhältnissen auseinandersetzt. Bei allem strahlenden Humor in jeder Zeile gibt dies Buch einen wahrheitsgetreuen Einblick in die Zustände und Stimmungen jener Zeit.

Eine Kabinettssitzung wird verschoben.

Für die jedes Maß übersteigende Popularität Brownes zu jener Zeit mag ein Beispiel zeugen.

Die „Gedanken eines humoristischen Schaubudenbesitzers“ erschienen wie gesagt zur Zeit des Sezessionskrieges. Präsident der Union war damals Abraham Lincoln, der von dem Buch so gefesselt war, daß er es immer bei sich führte.

Als der große Wendepunkt des Kampfes gegen die Südstaaten, die Schlacht von Gettysburg, erfolgt war, trat das Kabinett zu einer Sitzung unter dem Vorsitz Lincolns zusammen. Die Szene, die sich dabei begab, hat der englische Dichter Drinkwater in seinem Lincoln-Drama plastisch festgehalten.

Während alles wartete, daß Lincoln die Sitzung eröffnete, holte der Präsident ein Buch aus der Tasche, den „humoristischen Schaubudenbesitzer“.

„Meine Herren“, so begann Lincoln, „unsere Geschäfte haben noch ein wenig Zeit. Ich las vorhin eine so köstliche Sache von Artemus Ward, daß ich sie Ihnen unmöglich vorenthalten kann.“ Und dann las der Präsident der Vereinigten Staaten in dieser historisch bedeutsamen Stunde seinem Kabinett erst einmal die kleine Humoreske vor, wie dem Schaubudenbesitzer in Utica sein Wachs-Judas zertrümmert wird und wie dann die Geschworenen den Täter — der seinen Angaben nach von dem Verrat des Judas Ischariot erst soeben in der Sonntagsschule erfahren haben wollte — wegen Brandstiftung im dritten Grade belangen.

Und erst nach Beendigung dieser Vorlesung trat das Kabinett in die Besprechung der durch die Schlacht von Gettysburg entscheidend geänderten politischen Lage ein.

Die Sache mit der schnellen Eisenbahn.

Brownes, beziehungsweise Artemus Wards Humor ist auch heute noch nicht veraltet. Die Übersetzung einer kurzen, von ihm geschriebenen Humoreske wird es beweisen. Browne schreibt in grotesk-ironischer Form folgendes hübsch pointiertes Stückchen aus dem amerikanischen Zeitungsleben jener Jahre:

„Als es Herbst wurde, mußte der Redakteur der „Panzerkröte“ von Baldinsville vorübergehend seinen journalistischen Aufgaben entsagen, um seine Kartoffeln zu roden. Er bat mich, ihn während dieser Zeit zu vertreten. Also schliff ich meine Schere und ging an die Arbeit. In kurzer Zeit hatte ich aus den Nachbarblättern einen gehörigen Vorrat von Material herausgeschnipselt, und so kam ich auf den Gedanken, mich von meiner Arbeit durch einen kurzen Besuch in der Nachbarstadt zu erholen, denn mein Geist schien mir doch allzusehr beansprucht. So ging ich in das Eisenbahn-Bureau und verlangte eine Freifahrkarte.

Der Bahnhofsvorsteher lachte lange und herzlich, als er mich sah. „Wie? Sie wollen Redakteur sein — —?“

„Ja!“ entgegnete ich schlicht. „Sehe ich etwa nicht ärmlich genug aus?“

„Na ja, man so eben — — “ gab der Uniformierte widerwillig zu, aber eine Freifahrkarte kann Ihnen meine Bahn nicht geben.“

„Erlauben Sie“, fuhr ich hoch, „Sie wollen mich nicht befördern?“

„Nein, mein Herr, das geht nicht.“

Da blickte ich ihn durchbohrend mit meinen Adleraugen an und sagte: „Wenn Sie das meinen, dann will ich Ihnen auch den wahren Grund Ihrer Weigerung angeben. Ihre blutigen Züge fahren so verdammt langsam, daß Sie überhaupt niemanden und diese auch nur rückwärts befördern können!“

Ich traf damit genau den Nagel auf den Kopf, denn diese Bahn ist wirklich die allerlangsamste im gesegneten Westen.

Er aber senkte seinen trüben Blick und bat mich in gekränktem Tone, ich möchte mich so schnell wie möglich hinausscheren. Und mir, mir tat der arme Mann leid, deshalb schlug ich seine Bitte nicht ab und ging hinaus.“ — —

Über solche und ähnliche Geschichten, die in ihrem Kern immer einen irgendwie unhaltbaren Mißstand geißelten, lachte damals ganz Amerika, und die Trauer war allgemein, als Browne, erst dreiundvierzigjährig, im Jahre 1877 starb. Amerikas größter Humorist ging mit ihm dahin, sein Lebenswerk war noch längst nicht vollendet. Und wenn Amerika seinen hundertsten Geburtstag in diesem Jahre nicht vergißt, so erfüllt es damit nur eine Ehrenpflicht.



Bunte Chronik



Aller Völker Gott!

Der „Osservatore Romano“ veröffentlicht nach dem „New York Herald“ eine Liste der Namen für „Gott:“ aus 50 Sprachen:

Hebräisch heißt Gott: Elohim; chaldäisch: Elah; arabisch und türkisch: Allah; in der Magier-Sprache (alt-gorsisch): Orsi; bengalisch: Isch-war; alt-ägyptisch: Teut; amerikanisch (alt-bretanisch): Teuti; ägyptisch: Tenn; griechisch: Teos; dorisch: Ilos; lateinisch: Deus; keltisch:Diu; französisch: Dieu; italienisch: Dio; spanisch: Dios; peruanisch: Biosaja; katalonisch: Deu; portugisisch: Deos; irländisch: Die; provencalisch: Diou; bretonisch: Doue; gallisch: Diu; deutsch: Gott; holländisch: Dodt; teutonisch: Goth; englisch: Ood; persich: Goda; dänisch und schwedisch: Gud; isländisch: Guo; grönländisch: Gudib; russisch: Bog; polnisch: Bóg; lappländisch: Jubmel; finnisch: Jumala; ungarisch: Isten; pannonisch (Pannonien): Istu; hindostanisch: Rain; zemolianisch: Felizo; Coromandel: Brama; Tartarisch: Magatal; tahitianisch: Atua; Hawai: Akua; Figrig: Kalon; chinesisch: Pussa; japanisch: Kamisama; Madagascar: Annor. Diese Liste könnte natürlich mit den Worten vieler anderer Sprachen und Dialekte noch beliebig verlängert werden.

Alle Völker und Zungen, lobet den Herrn!

*

Heilung nach einem Wundertraum.

Von einer wunderbaren Heilung der Professorsgattin Suteu aus Maros-Vaserhely in Rumänien berichten die Blätter. Die tief religiös veranlagte Frau lag schon seit vier Jahren mit schweren Lähmungserscheinungen, zu denen sich heftige rheumatische Schmerzen gesellten, danieder. Vor einigen Tagen hatte sie einen Traum. Sie erzählte, die Muttergottes sei ihr im Traume erschienen und habe verkündet, daß sie den Erlöser als Arzt schicken werde. In der darauffolgenden Nacht hatte die Frau einen zweiten Traum. Sie erzählt, der Heiland sei vor ihr erschienen und habe zu ihr gesprochen: „Stehe auf und gehe!“ In diesem Augenblick sei sie aufgewacht, aufgestanden, und seit dieser Nacht sei ihre Krankheit verschwunden. Das Haus des Professors wird ständig von Neugierigen umlagert. Die griechisch-katholische Kirche hat eine Kommission zur Untersuchung des Falles nach Maros-Vasarhely entsandt.

Verantwortlicher Redakteur: Marian Hepke; gedruckt und herausgegeben von A. Dittmann, T. z o. p., beide in Bromberg.